

**Комплетен извештај**

**ОБИКОЛЕН ПАТ НА СКОПЈЕ**

**Ана Чоловиќ**

Здружение на граѓани



Скопје, Македонија  
[www.ekosvest.com.mk](http://www.ekosvest.com.mk)

април 2003,  
Скопје

Подготовката и издавањето на оваа публикација  
ги овозможи CEE Bankwatch Network  
[www.bankwatch.org](http://www.bankwatch.org)

Издавач:  
Еко-свест – Скопје  
Козара 68/3-9  
Тел/факс: 02 3070 779  
[info@ekosvest.com.mk](mailto:info@ekosvest.com.mk)  
[www.ekosvest.com.mk](http://www.ekosvest.com.mk)

Автор:  
Ана Чоловиќ

Дизајн:  
Стојан Лешоски

Лектура:  
Павлина Лешоска

Тираж:  
40 примероци

Содржина:	стр.
Вовед .....	2
1. Процена на влијанијата врз животната средина .....	4
А. Извештај за процената на влијанијата .....	4
Влијанија врз климата .....	4
Загадувачи на воздухот .....	5
Загадување на водата .....	6
Бучава .....	7
Влијание врз почвата и ерозијата .....	8
Влијание врз флората и фауна .....	8
Нарушување на пејзажот .....	9
Социоекономија .....	9
Културно и историско наследство .....	10
Б. Неопфатени теми .....	10
2. Проблеми .....	12
Опасност за резервоарот за вода .....	12
Уништување на црквите и на локалните гробишта .....	12
Уништување на плодното земјиште .....	12
Недостиг од јавно учество и отвореност .....	13
3. Независен извештај .....	15
Случајот на трасата Ново Село (1999 година) .....	15
Случајот на трасата Волково (2001 година) .....	15
Споредба на поранешната со сегашната траса .....	17
Трасата на населението на Волково (2002 година) .....	18
Препораки до инвеститорот .....	18
Мапи и скици .....	20
4. План за управување со животната средина .....	21
5. Анализа на трошоци .....	23
6. Заклучоци и совети за Владата на Македонија и за ЕБОР ..	24
7. Анекси .....	25

## Вовед

Проектот Обиколница на Скопје се состои од изградбата на 25 км автопат околу Скопје. Фондот за магистрални и регионални патишта на Македонија (спонзор на проектот) побара од Европската банка за обнова и развој (ЕБОР) заем од околу 25 милиони евра за изградбата на втората делница на обиколницата.

Двата клучни паневропски коридора (Коридорот VIII и Коридорот X) поминуваат низ Македонија и пресретнувајќи се кај Скопје формираат дел од трансевропската мрежа. Обиколниот пат на Скопје е дел од Коридорот VIII.

Обиколниот пат се планира веќе 30 години. За прв пат беше предложен во 1965 година, за време на подготовката на Основниот урбанистички план на Скопје, а подоцна, со дополнувањата на истиот, во 1985 година е утврдена потребата од обиколен пат.

Првичната верзија на патот требаше да започне од клучката Хиподром. Тука требаше да се одвои од автопатот Скопје-Велес, да продолжи на север од Скопје, главно врз рамничарски терен, и да достигне до Шуто Оризари. Потоа да се спушти кон југ и да помине во близина на Ново Село, пред да се поврзе со автопатот Скопје-Тетово во близина на Сарај (види Анекс 1. Мапа на трасите). Делницата од Хиподром до Шуто Оризари е Делница 1 од обиколниот пат, додека делницата од Шуто Оризари до Сарај е наречена Делница 2.

Кога жителите на Ново Село дознаа дека во близина на нивното село ќе минува пат, се спротивставија на ваквата иницијатива и издејствуваа промена на втората делница кон север.

Оваа новоподготвена делница почнува кај Шуто Оризари и води кон запад, минувајќи го Коњски Рид и клучката Стенковец, како и реката Лепенец. Потоа благо води кон север, главно минува низ плодни земјишта и минува низ населеното место Волково. Патот продолжува кон југ, претежно низ ридест терен, и достигнува до Сарај, каде што се поврзува со автопатот Скопје-Тетово (види Анекс 1. Мапа на трасите).

Во моментот, локалното население бара промена на делот од патот кој негативно ќе влијае врз животите на населението во селата Волково и Орман. Овој дел од патот негативно ќе влијае врз економското, социјалното и еколошкото здравје на заедницата.

Оваа публикација е подготвена со намера да ја прикаже конструктивната борба на населението од Волково и Орман за промена на патот, со цел да се отстрани неговото идно негативно влијание врз нивните животи, животната средина, значајните објекти и врз целиот регион. Публикацијата содржи документи и илустрации со цел подобро да го прикаже минатото и сегашноста, како и да овозможи конструктивни предлози и развој на случајот во иднина.

## 1. Процена на влијанијата врз животната средина

Студијата за процената на влијанијата врз животната средина за втората делница на овој проект беше објавена на 25 јануари 2002 година. Фондот за магистрални и регионални патишта на Република Македонија ја најми странската компанија „Ламаер интернационал“ (Lahmeyer International) да ја изведе студијата. За жал, македонското Министерство за животна средина и просторно планирање со своите експерти не беше вклучено во овој процес.

Студијата главно се концентрира врз примарните влијанија на проектот врз животната средина:

- емисии во воздухот, загадување на водата, сообраќајна бучава;
- отстранување на градежен материјал;
- ерозија;
- флора и фауна, и
- нарушување на пејзажот.

### А. Извештај за процената на влијанијата

Резимето на извештајот на студијата во оваа публикација ќе биде претставено со разработка на примарните влијанија утврдени во Студијата (наведени погоре). Делот од резимето, кој следи, е вклучен во Публикацијата со промени во граматиката и лексиката, поради првичниот буквалистички превод од англиски јазик, изведен од Фондот за магистрални и регионални патишта на Република Македонија.

Комплетното резиме може да се добие од веб страницата на Европската банка за обнова и развој.

На крајот од резимето следи листа на теми кои не беа опфатени од Студијата.

#### Влијанија врз климата

Со поставувањето на препреките, ефектите од новиот автопат врз климата можеби ќе влијаат врз движењата на ветрот и микроклимата и врз промените на карактеристиките на површината. Според проектот на трасата, не се планирани препреки кои би можеле битно да влијаат врз движењето на ветерот. Инсталирањето на сидовите за заштита од бучава, банкните, пресеците и самиот автопат ќе имаат само мали ефекти врз локалната клима.

Поинакво влијание врз климата ќе имаат емисиите на јаглероддиоксид (CO<sub>2</sub>) од согорувањето на горивата. Главно, потрошувачката на гориво кај возилата во иднина ќе биде намалена со напредување на технологијата. Со пренасочувањето на сообраќајот од центарот на Скопје на автопатот, поради неговиот понапреден сообраќаен тек, ќе се намали нивото на CO<sub>2</sub> —емисиите од овој сообраќај приближно за 30% (5 000 – 7 000 тони годишно).

#### Загадувачи на воздухот

Возилата во сообраќајот се еден од изворите за загадување на воздухот, кои испуштаат штетни горива во воздухот. Емисиите и влијанијата од релевантните загадувачи (јаглероддиоксид, сулфурдиоксид, азотни оксиди, олово, прав, јаглеродни хидроксици и бензин) се пресметани, земајќи ги во обѕир типот на возилата, горивата и моторите, како и патните карактеристики, како што се угорнините. Две сценарија беа истражени, и тоа секое ги земаше во обѕир предвидените зголемени цифри на сообраќај, но и различните нивоа на технологија кај моторите (сценарио А: низок профил со оловно гориво; сценарио Б: модерна технологија).

Според резултатите, количеството испуштени загадувачи значително се намалува од сценариото А до сценариото Б најмалку за 70%. Засновано врз процената на емисиите од сообраќајот, концентрацијата на загадувачи во околината на трасата е пресметана земајќи ги предвид просечната брзина на ветерот и планираните сидови за заштита од звук. Резултатите покажуваат дека најголемата концентрација ќе биде во центарот на клучката Стенковец. Други високи концентрации се очекуваат во тесните појаси по должина на нагорните сегменти од обиколницата. Нивоата на концентрација од разни загадувачи се намалува за најмалку 60% од границата на патот до далечина од 200 метри. Концентрацијата на загадувачи создадена од сообраќајот на обиколницата беше расправана со респект кон стандардите за квалитет на воздухот,

специфицирани во македонските, европските и во германските законодавства.

Сите одговарачки стандарди ќе бидат задоволени од концентрациите на влијанијата предизвикани од сообраќајот. Како додаток на влијанијата од сообраќајот, заднинските концентрации од други извори треба да се земат предвид за процена на идниот квалитет на воздухот во околината, ако се претпостави дека, поради руралниот карактер на областа, заднинските концентрации се најверојатно 50% под стандардот за квалитет на воздухот. Поради тоа влијанијата од сообраќајот се разгледувани со респект кон вредноста 50% од стандардот за квалитет на воздухот. Со исклучок на NO<sub>2</sub> (азот диоксид), дури и максималната пресметана концентрација на загадувачи е под почетното ниво од 50%. За NO<sub>2</sub>, само тенок појас од 30 м минимум ширина го надминува ова влезно ниво на деловите со остра нагорнина и кај клучката Стенковец. Во овие области не се влијае врз ниеден чувствителен фактор на средината. Сумирано, на новата траса не се очекуваат посебни, несакани ефекти кон средината од испуштање воздушни загадувачи.

### Загадување на водата

За време на фазата на изградба, мора да се води грижа да се избегне какво било загадување на површинската и на подземната вода со масла и со подмачкувачи. Ослободувањето на овие супстанции може да има сериозни влијанија врз квалитетот на површинската и подземната вода, и може сериозно да влијае на водната флора и на фауната. Пловење по реката треба да се избегнува. За време на изградбата, не смеат да се изградат никакви брани или слични објекти за пристап до градилиштето. За време на операционата фаза можат да се предизвикаат конфликти од загадувањето на водата. Масла, гумени отпадоци, цврсти честички и сол, или други агенси за одмрзнување зиме може да бидат ослободени преку површинско истекување во реката. Загадените површински истекувања од мостот треба да се спречат да не истекуваат во реката. Опасноста од загадување на водата преку сообраќајни несреќи е висока. Затоа мора да се воспостават високи безбедносни стандарди. Дополнително треба да се монтираат додатни робусни штитници од удар за да се избегне загадувањето на реката во случај на несреќи. Преминувањето на реката ќе резултира со многу мал дел загуба на речната вегетација. Мостот не треба да биде миграциона бариера. Влијанието врз бреговите ќе ја намали важноста на истите како животна средина.

Главното влијание врз подземната вода за време на изградбата ќе биде намалувањето на нивото на подземната вода ако е блиску до површината. Засновано врз деталите од проектот и врз намалувањето на потребата од подземна вода, влијанијата ќе бидат проценети. Тие ќе бидат ограничени со време и простор.

Како што е предвидено, нарушувањето на хидролошкиот режим ќе биде ограничено по должина и главно ќе се појавува за време на изградбата. Влијанијата врз површинската вода од супстанции поврзани со сообраќајот се сметаат за минорни. Се претпоставува дека конструкцијата и оперирањето ќе немаат некој значителен ефект врз хидрологијата и квалитетот на површинската и подземната вода, ако се примени исправно управување. Како и да е, ако се појави некое привремено или постојано намалување на нивото на подземната вода, ќе биде потребно да се направи посебна процена.

### Бучава

Бучавата создадена од возила на автопатот ќе има влијание врз населбите лоцирани по должината на планираната обиколница. Беа извршени пресметки за проценување на влијанијата од бучавата, како и утврдување соодветни заштитни мерки за намалување на истата. Пресметаните нивоа на бучавата беа проценети соодветно со стандардите за бучава на Македонија, на Светската здравствена организација и на земјите од Европската заедница. Применетите стандарди за бучава за постојните станбени зони беа 60 dB (A) преку ден и 50 dB (A) преку ноќ. 55 dB (A) преку ден и 45 dB (A) преку ноќ треба да се задржат во идните станбени зони. Зградите со посебен третман, како што се училиштата, беа разгледувани посебно. Резултатите од пресметките, без никаква заштита од звук, откриваат високи влијанија со надворешни нивоа на бучава кои преминуваат 65 dB (A) преку ноќ за неколку згради лоцирани блиску до автопатот североисточно од Волково (Вучидол). Станбените зони во Волково, Кондово и во Горче Петров се опфатени од нивоа на бучава кои надминуваат 45 dB (A) преку ноќ. Ова открива потреба за имплементирање мерки за намалување на бучавата. Беа пресметани и ефектите од различните алтернативни мерки за подобрување на ситуацијата. Се откри дека инсталирањето ѕидови за заштита од бучава, на пр. со 4м височина, има најефикасни резултати. Вкупната големина на станбената зона врз која има влијанија од нивото на бучава која ја поминува границата од 50 dB (A), може да биде намалена со препорачаните ѕидови за заштита

од бучава приближно за 65 %; а за 45 dB (A) граница, намалувањето на бучавата ќе биде 45 %. Со пренасочувањето на сообраќајот од градот Скопје кон обиколницата, може да се очекува големо намалување на сообраќајната бучава во градот. Намалувањето на бучавата е проценето да биде до 2 dB (A).

Исто така, за време на изградбата треба да се земе во обзир намалувањето на бучавата, а интензивно бучните работи треба да се извршуваат само дење.

### Почва и ерозија

Претежно врз почвите се влијае преку пресеците и операциите на полнење. Изградбата ќе резултира со запечатување на природни почви од околу 0,25 км<sup>2</sup>. Операциите од обиколницата нама да имаат значајни влијанија врз почвите ако се преземат соодветни мерки за заштита. Мора да се преземе посебна грижа за да се избегне загадување на почвата и на подземните води со истурање опасни супстанции, посебно во зоните со висока водна табела и отсуство на заштитни слоеви. Неадекватната заштита на местата на пресекување и пополнување може да резултира со ерозија на почвата. Техничкиот проект веќе ги опфаќа соодветните заштитни мерки за стабилност на испакнатините. Треба да се размисли и за други потпорни мерки, како што се ѕидови за задржување или потпори од лизгање на осетливите делови од трасата на патот. Посебно треба да се внимава при конструкцијата на одводни канали на секциите со пресеци, каде што по изградбата се појавува истекување на трајна вода.

Предложено е повторно искористување на горните слоеви на почвата, колку што е можно повеќе, засновано на најдобрата расположлива технологија. Пред изградбата, плодниот горен дел на почвата мора да биде внимателно отстранет. Почвите блиску до градилиштата мора да се заштитат од уништување од градежната механизација. По завршувањето на градежните работи, плодната земја треба да се нанесе на брдата. По преместувањето на почвата, потребни се заштитни мерки против ерозија на почвата.

### Влијание врз флората и фауната

Еутрофикацијата и менувањето на растителните заедници преку воздушното загадување е главен проблем во 10 метри широкиот појас покрај патот. Загадувањето на почвата со тешки метали или органски загадувачи обично е ограничено во директната

околина на патот. Нема природни резервати или други заштитени зони во коридорот на истражување. Под влијание на изградбата, од градежните машини, поради издуните гасови, бучавата и визуелните иритирања, е и нарушувањето при размножување на птиците. Бучавата, загадувањето на воздухот и визуелното иритирање предизвикано од сообраќајот можат да ја намалат вредноста на птиците во радиус од неколку стотици метри. Последица ќе биде значајно намалената густина на птици. Птиците, исто така, се загрозени и од сообраќајот, посебно во деловите со грмушки блиску до патот.

Обиколницата со четири ленти ќе има големо влијание на миграцијата на животните (на пр. птиците, водоземците, рептилите и летачките инсекти). Планираните високи жичени огради кои ги заштитуваат животните од удари од автомобили, од една страна, го зголемуваат оградувачкиот ефект од друга страна. Ефектот на оградите ќе биде релативно висок во зоните без можности за подвозници (премин за животни) и надвозници (зелен мост) во источната област на истражување и делумно во западната област. Планираното осветлување на трасата има непожелен ефект кон ноќните инсекти бидејќи многу ги привлекува светлината. Затоа посебно нагласуваме да не се имплементира осветлување. Миграционите можности за животните ќе бидат обезбедени со изградба на премини под патот. Подобрување на животните услови на животните и на растенијата може да се постигне преку развивање на структурите на средината, како што се сувите ледини, грмушките, субмедитеранските шуми и мочурните биотопи.

За да се избегне непотребното губење на биотопи, плацот на изградба треба да биде ограничен на минимум потребна зона за работите на патот. Депонирањето на материјалот треба да биде само во границите на плацот. Отстранетите биотопски структури од плацот треба да се вратат по завршувањето на работите на патот.

Отстранувањето на грмушките и дрвјата треба да се врши надвор од периодот за размножување на птиците.

### Нарушување на пејзажот

За време на изградбата, поради самата инфраструктура, пејзажот ќе биде изменет. Ќе биде потребен додатен простор за имплементирање на градежните земјишта и за привремено депонирање на ископаниот материјал, со што се намалува вредноста на пејзажот. За време на изградбата можат да се појават значителни влијанија врз рекреационата функција на пејзажот поради бучавата и општите нарушувања, на пр. присуството на

градежни возила. Трасата низ ридестиот терен, со нејзините пресеци, мостови и банкени, води кон битна промена на пејзажот. Ридовите и длабоките пресеци ја зголемуваат експлоатираноста на просторот. Потребен е додатен простор за депонија на вишокот почва и на отпадните маси. Визуелното нарушување на изградбата мора да биде сведено на минимум. Ова најдобро се прави со садење.

### Социоекономија

Обиколницата ќе ги пресече постојните патишта кои го поврзуваат југот со северот. Преминувањето на автопатот за локалниот сообраќај, за пешаците и за мотористите ќе биде можен преку неколку надвозници и подвозници кои ќе го намалат раздвојувачкиот ефект на патот. Изградбата на новиот автопат нема да влијае на ниту едни материјални добра во зоната на истражување.

### Културно и историско наследство

Археолошко истражување на теренот треба да се изведе според барањето на Завод за заштита на споменици на културата на град Скопје (ЗЗСК). Како и да е, досега не е познато дали постојат места или детали од културно наследство во зоната на трасата. Ископувањата треба да се извршуваат претпазливо и под постојан надзор од археолог.

## Б. Неопфатени теми

Студијата не изврши целосна разработка и не предложи мерки за ублажување на негативните влијанија за следните прашања:

- Резервоарот за вода во Волково
- Црквите „Св. Атанасиј“ и „Св. Параскева“ во Волково
- Гробиштата во Волково
- Експропријацијата на приватното земјиште.

Процената за влијание на овој проект врз животната средина покажа дека еден регион во близина на овој автопат е посебно богат со води и плодни почви и е карактеризиран со висок биодиверзитет (види Анекс 2). Флора и фауна во близина на Волково). Овој регион е населен главно од земјоделци распределени во две села (Волково и Орман).

Како резултат на несоодветната опфатеност на гореспоменатите теми, подготовката на планирањето на проектот „Обиколен пат на Скопје“ создаде значителни проблеми за локалните заедници.

## 2. Проблеми

### Опасност за резервоарот за вода

Резервоарот е од голема важност за локалното население бидејќи содржи околу 6 000 кубни метри вода за околу 15 000 жители. Предложената траса на автопатот е лоцирана на помалку од 20 метри од резервоарот. Ризикот од загадување или оштетување на резервоарот за време на изградбата на патот или подоцна за време на неговото оперирање е висок. Овој резервоар бил изграден со донациите на локалното население од Волково и од Орман и е приватна сопственост на заедницата.

### Уништување на црквите и на локалните гробишта

На помалку од 10 метри од замислената траса на автопатот се наоѓа црквата „Свети Атанасиј“ со гробиштата (види Анекс 3. Локација на Црквата и на гробиштата). Црквата е често посетена од населението. „Свети Атанасиј“ е единствената црква во тој регион која ги извршува сите црковни обреди и церемонии. Во близина се наоѓа и црквата „Св. Параскева“. Двете цркви се изградени врз темелите на многу постари цркви.

Доколку се изгради обиколниот пат на ова место, прекумерната бучава и загадувањето, кои со сигурност ќе се појават, ќе придонесат црквите да ја загубат својата улога и вредност во заедницата.

Предложената траса ќе преминува преку одреден дел од селските гробишта кои се наоѓаат во близина на црквата „Св. Атанасиј“. Оваа територија е единствената која се користи за погребување, а идното проширување на гробиштата е возможно исклучиво во правец на планираниот пат.

Изградбата на пат преку гробиштата е апсолутно неприфатлива за населението.

### Уништување на плодното земјиште

Планираната траса на патот во овој регион ќе уништи плодно земјиште од прва категорија, кое локалните земјоделци го користат за производство на различни прехранбени продукти. Тие

финансиски се зависни од оваа земја бидејќи со производството го снабдуваат градот Скопје со свежа и здрава храна. Доколку земјата им биде одземена за изградба на автопатот, тие ќе ја загубат шансата да се развиваат и да го прошируваат и подобруваат производството на продукти, а Скопје ќе почувствува голем недостиг од важни и висококвалитетни артикли. Од вкупната количина земја која треба да биде одземена со проектот, 40% се земјишта од прва категорија и 28% земјишта од втора категорија кои се користат за производство (види Анекс 4. Користено земјиште).

### Недостиг од јавно учество и отвореност

Законот за животна средина во Македонија сè уште не содржи поглавје посветено на подготовката, достапноста и јавното учество во Студијата за процена на влијанието врз животната средина. Затоа, процедурите за животна средина на Европската банка за обнова и развој (ЕБОР) се единствените кои мора да се почитуваат и следат во случаите кога станува збор за маѓународен финансиер како ЕБОР. Тие бараат од спонзорот да спроведе ваков процес на јавно учество уште во подготвителната фаза на проектот.

На состанокот за идентификација, на теми кои треба да ги обработи Студијата за процена на влијанието врз животната средина, одржан на 8 декември 2000 година, не беше повикано ниту едно лице од локалното загрошено население. Исто така, населението од Волково и Орман не беше консултирано при теренските мерења во регионот. Населението не доби писмен одговор на нивното писмено барање до Фондот за патишта за промена на трасата на автопатот (април 2001 година). Фондот за патишта не овозможи пристап кон Студијата за процена на влијанието врз животната средина во месните заедници на овие села.

Локалното здружение Проактива (претставено од Ана Чоловиќ во тој период) побара од Фондот за патишта реално да објавува за процесот на јавните расправи во локалните и националните медиуми (телевизија, радио, весници) за да се овозможи масовно јавно учество. Ова здружение побара и состанок помеѓу заинтересираните невладини организации (НВО) и Фондот пред одржувањето на јавните расправи, со цел да се информираат НВО со самиот процес кој за прв пат требаше да се одржи во Македонија. Сепак, Фондот за патишта не исполни ниту едно од овие барања (види Анекс 5. Писмо од НВО).

Јавната расправа беше одржана во работен ден, во текот на работното време, и покрај барањето истата да се одржи во друго,

посоодветно време. Повеќето заинтересирани не можеа да присуствуваат поради нивните работни обврски. За време на расправата, претставниците на Фондот за патишта не покажаа ниту интерес ниту почит кон предлозите изложени од страна на населението и присутните НВО.

### 3. Независен извештај

Поради неможноста да остварат конструктивен дијалог со Фондот за магистрални и регионални патишта, жителите од Волково и Орман остварија контакт со ЕБОР. Како резултат на тоа, во јули 2002 година, од страна на банката беше најмен независниот консултант Крис Холанд, со намера да ја разгледа трасата и да предложи решенија за гореспоменатите проблеми. Резултатите од неговото истражување се сумирани подолу.

Изработениот независен преглед ги содржи следните точки:

- Случајот на трасата Ново Село (поранешна траса, 1999 година)
- Случајот на трасата Волково (сегашна траса, 2001 година)
- Споредба на поранешната со сегашната траса
- Трасата на населението на Волково (2002 година)
- Препораки до инвеститорот
- Мапи и скици.

#### Случајот на трасата Ново Село (поранешна траса, 1999 година)

Консултантот ја разгледа поранешната траса која требаше да минува поблиску до Скопје, низ Ново Село. Тој ја проучи трасата и приложените забелешки на истата и не најде доволно докази за нејзиното одбивање.

#### Случајот на трасата Волково (сегашна траса, 2001 година)

Овде консултантот го објаснува развојот на трасата, деталите и причините за забелешките. Вклучен е и историјатот на трасата. Што се однесува до поконкретните забелешки и коментари, консултантот ги разгледува на следниот начин и по следниот редослед:

##### а. Резервоар за вода

Консултантот го дели мислењето со стручњаците од областа на животната средина дека автопатот не претставува

поголема опасност за резервоарот за вода. Тој е уверен дека нема причини да се очекува резервоарот за вода да биде загаден ниту пак на кој било начин загрозен од патот. Сепак, тој предлага да се изработат подетални планови на кои јасно ќе биде илустрирано растојанието помеѓу резервоарот и патот. Исто така, тој му предлага на Фондот за патишта да изработи пишан документ со кој на Заедницата ќе и биде ветено надгледување на резервоарот за време на изградбата на патот и во текот на следните 2 години, како и поправка на резервоарот во случај на негово оштетување од кој и да било причинител.

## б. Цркви и гробишта

Овде консултантот дава детали за локацијата и за ситуацијата со двете цркви во Волково, како и за гробиштата што ги делат тие. Како податок тој наведува дека црквите се отсутни од цртежите и плановите на инженерите и од тие причини автопатот е конструиран да минува токму преку нивното земјиште. Консултантот смета дека изградбата на автопатот на ова место би имала многу големо негативно влијание врз средината. Предлага понатамошни истражувања со цел пронаоѓање начини за релокација на патот кон запад. Тој советува изработка на планови според неговите приложени скици, според кои патот е преместен понастрана од црквите, резервоарот и од крајните куќи на селото, поставувајќи го во кратки тунели итн.

Сепак, иако смета дека влијанието на патот врз црквите би било огромно, не мисли дека тоа би претставувало главна пречка за изградбата на автопатот:

„Доколку понатамошните истражувања и планови не овозможат соодветно преместување на патот во разумни финансиски рамки, тогаш би останал изборот да се прифати влијанието врз црквите или да не постои обиколница. Од мој аспект, негативното влијание врз црквите не е до толкав размер за да го спречи градењето и функционирањето на автопатот“.

## в. Плодно земјиште

Консултантот објаснува дека не постојат доволно документи, закони и карти кои идентификуваат земјишта од прва категорија. Смета дека загадувањето на житните

растенија и на другите култури ќе биде минимално и дека нема причини за грижа. Тој, исто така, истакнува дека не постојат опасности за работниците на нивите. Во целост, тој смета дека загубата на земјиштето за потребите на обиколницата не треба да е причина за нејзиното отфрлање, туку е повеќе прашање на компензација.

## г. Основно училиште

Училиштето се наоѓа на 170 метри од планираниот автопат и консултантот е задоволен од минималните влијанија на патот врз него. Исто така, верува дека автопатот нема да влијае врз животите и здравјето на децата кои се школуваат тука. Концентрацијата на издувни гасови е според европските регулативи за здравје (од 1999 година).

## д. Стопански Двор

Стопански Двор е мало населено место блиску до Волково и е идентификувано како потенцијално проблематично подрачје. Консултантот истакнува дека населеното место може да биде нагрдено од високите сидови за намалување на звукот (поставени од двете страни на автопатот во висина од 4 метри). Влијанието врз Стопански Двор го означува како високо и треба да биде намалено. Предлага понатамошно истражување со кое ќе се изнајде посоодветно решение.

## Споредба на поранешната со сегашната траса

Сегашната траса не предизвикува негативни влијанија врз животната средина, кои би можеле да се наречат сериозни. Затоа, според консултантот, трасата не може да се отфрли поради негативните влијанија врз животната средина. „Но тоа, секако, не значи дека трасата треба да се прифати во постојната форма. Треба да се направат повеќе истражувања и да се најдат начини за промена на истата“.

**Претходната траса е поскапа, но поефикасна како обиколница.** Сегашната траса може да се оцени како подобра од претходната само во однос на помалите трошоци и безбедноста за Ново Село. Од секој друг аспект, сегашната траса е **полоша варијанта**. Според консултантот, поголемите

трошоци за претходната траса би ги оправдале бенефициите од таквата траса.

### Трасата на населението на Волково (2002 година)

Генерално, консултантот не ја смета оваа траса како најефикасно решение за обиколница на Скопје од следните причини:

- оваа траса би била значително подолга (за 2,4 км од сегашната траса);
- ќе биде поскапа;
- ќе го намали влијанието врз населбите, но ќе го зголеми влијанието врз животната средина;
- ќе привлекува помалку сообраќај и ќе има помалку бенефиции од него;
- сè на сè, нема да има доволно еколошки придобивки кои ќе ги оправдаат поголемите трошоци и загубата на ефективност како обиколница.

Консултантот препорачува да се изработи евалуација на оваа предложена траса и да се направи споредба со сегашната траса.

### Препораки до инвеститорот

Следниве резултати од истражувањето на консултантот се презентирани и истите бараат во блиска иднина да се преземат одредени активности:

- сеизмичките ризици не се соодветно истражени;
- податоците за сопственоста и влијанието врз градбите, како и за типот и категоријата на земјиштето не се соодветно презентирани;
- компензацијата се прави на лица на кои поседот им се одзема, но не и на лица чии поседе се негативно погодени од близината на автопатот;
- можностите за намалување на влијанијата врз населбите не се доволно истражени;
- сегашната траса има помали влијанија врз населбите отколку претходната траса, но поголемо влијание врз животната средина;

- претходната траса има големо негативно влијание врз населбата Ново Село;
- влијанието врз Ново Село може да се намали се промена на трасата што претходно не е земено предвид;
- трасата предложена од населението во Волково и Орман најверојатно ќе има спротивни ефекти- поголеми трошоци и помала ефикасност како обиколница.

Голем број препораки се изложени за подобрување на идниот изглед на автопатот или населените места во регионот:

- можностите за намалување на влијанијата врз животната средина не се комплетно проучени и затоа повеќето истражувања треба да се спроведат пред да се финализира трасата;
- Фондот за патишта треба да склучи договор за заштита на резервоарот за вода;
- треба да се проучат можностите за адаптација на трасата околу црквите во Волково;
- Фондот за патишта треба да обезбеди оградување и уредување на училишната околина;
- изградбата треба да биде набљудувана со цел да се спречат несакани случки;
- треба да се направи подобрување на изгледот на трасата околу Пржини (во близина на Волково) и, исто така, треба да се проучи можното поместување на трасата кон север;
- треба да се истражи поврзувањето со постојниот МЗ како алтернатива на целосното предложено поврзување на автопатот;
- повторното разгледување на трасата низ Ново Село треба да се земе предвид доколку: а) не е можно подобрување на сегашната траса и б) постои консензус помеѓу локалните власти и Владата дека проблемите со сегашната траса не можат да се надминат.
- главниот инженер треба да подготви извештај кој ќе го илустрира начинот на пресметување на трошоците за изведувањето засеци и тунели во карпите;

- треба да се вклучат податоци за одземање на земјиштата класифицирани по тип и категорија;
- треба да се подготви изјава за опасноста од земјотреси врз разните градби и структури.

### Мапи и скици

Овој извештај вклучува анекси кои се состојат од мапи и скици. Скиците ја покажуваат сегашната траса во споредба со претходната и трасата на приговарачите (види Анекс 1. Мапи на трасите); можните промени на трасата во близина на црквите (види Анекс 3. Локација на црквите и гробиштата); Основното училиште „Јоаким Крчоски“ и предложената траса (види Анекс 6. Основно училиште); и мапа на трасата на приговарачите (види Анекс 1. Мапи на трасите).

## 4. План за управување со животната средина

Планот за управување со животната средина беше подготвен во март 2003 година од страна на Ламаер Интернационал, по одлуката на Владата (на 20 февруари 2003 година) Проектот да продолжи според последната предложена траса (траса „Волково“).

Планот за управување со животната средина се базира на мерките за ублажување и компензација, предложени во Студијата за процена на влијанието врз животната средина (види под 2. Процена на влијанието врз животната средина).

Придржувањето кон Планот за управување со животната средина ќе биде набљудувано од страна на Надзорен орган кој ќе биде назначен од страна на ЕБОР. Исто така, ќе биде основана и група за набљудување и советување (Environmental Monitor and Advisory Group), а со неа ќе заседава Надзорниот орган. Ќе биде претставена од претставници на Министерството за транспорт и врски, Министерството за животна средина и просторно планирање, од Фондот за магистрални и регионални патишта, невладини организации и од месните заедници на Волково и Орман.

Планот предлага голем број мерки за намалување на негативните влијанија. Покрај тоа, вклучува и неколку нови мерки за заштита кои беа подготвени по независниот преглед на трасите: нова пешачка патека која ќе ја замени старата патека Волково-Никиштане; дополнително уредување на пејзажот околу црквите и гробиштата, оградување на училиштето; заштита и мониторинг на изградбата во Волково.

Заштитните мерки за резервоарот во Волково се, сепак, несоодветни. Независниот консултант предложи „Фондот за патишта да изработи пишан документ со кој на заедницата ќе и биде ветено надгледување на резервоарот за време на изградбата на патот и во текот на следните две години, како и поправка на резервоарот во случај на негово оштетување од кој било причинител“. Сепак, Планот предлага гаранцијата за резервоарот да е валидна исклучиво за периодот на изградба на патот. Доколку жителите не добијат гаранција дека резервоарот ќе биде заштитен барем во текот на првите две години од периодот на работа на патот, тогаш тие и понатаму патот ќе го сметаат за потенцијална опасност за резервоарот.

Исто така, уредувањето на пејзажот околу црквите и гробиштата во Волково нема да ги намали штетните влијанија на патот врз нив.

## 5. Анализа на трошоци

### Пристап кон документи?

Во април 2003 година, Здружението на граѓани Еко-свест од Скопје побара од Фондот за магистрални и регионални патишта пристап кон документот „Анализа на трошоци“ (види Анекс 7. Анализа на трошоци). Оваа анализа беше подготвена од Балкан консалтинг и го прикажува прегледот и пресметката на трошоците за сегашната, како и за трасата на приговарачите (предложена од жителите на Волково и Орман). Анализата ќе ни овозможеше пристап кон информациите кои ќе помогнеа во изнаоѓањето нови решенија за намалување на трошоците на трасата на приговарачите.

Сепак, Фондот за магистрални и регионални патишта одговори дека анализата не е јавно достапна. Кога побаравме пишано известување за нивниот став, не добивме никаков одговор од нив. Претпоставуваме дека штом Фондот одбива официјално да нè информира за достапноста на анализата, всушност одбива да признае дека не сака да ја објави анализата во јавност. Причините за ваквиот однос на Фондот се сè уште непознати.

## 6. Заклучоци и совети за Владата на Македонија и за ЕБОР

Македонската Влада веќе одлучи трасата да не се менува. Но, земањето заем од Европската банка за обнова и развој не претставува само одлука на Владата. Тоа е и обврска на секој граѓанин.

Доколку Македонија побара заем за изградба на автопатот (25 милиони евра) а ЕБОР го одобри, тогаш сите граѓани на Македонија треба да го вратат заемот преку разни даноци. Затоа, граѓаните на Скопје имаат право да побараат соодветен пат кој ќе има минимално негативно влијание врз нивните животи и врз нивната животна средина.

Луѓето имаат право да ги посетуваат религиозните објекти и да им оддаваат почит на мртвите. Доколку патот се заканува да ја уништи оваа традиција и да им го оневозможи правото на вероисповед, тогаш тие имаат комплетно право да побараат измена на таквиот пат.

Од овие причини, Владата на Република Македонија треба да ја промени својата одлука. Фондот за магистрални и регионални патишта треба да ја промени трасата според барањето на жителите на заедницата.

Европската банка за обнова и развој треба да ги поддржи промените на трасата. Банката треба да го штити правото на селаните да живеат во чиста и здрава средина и да водат нормален, мирен живот.

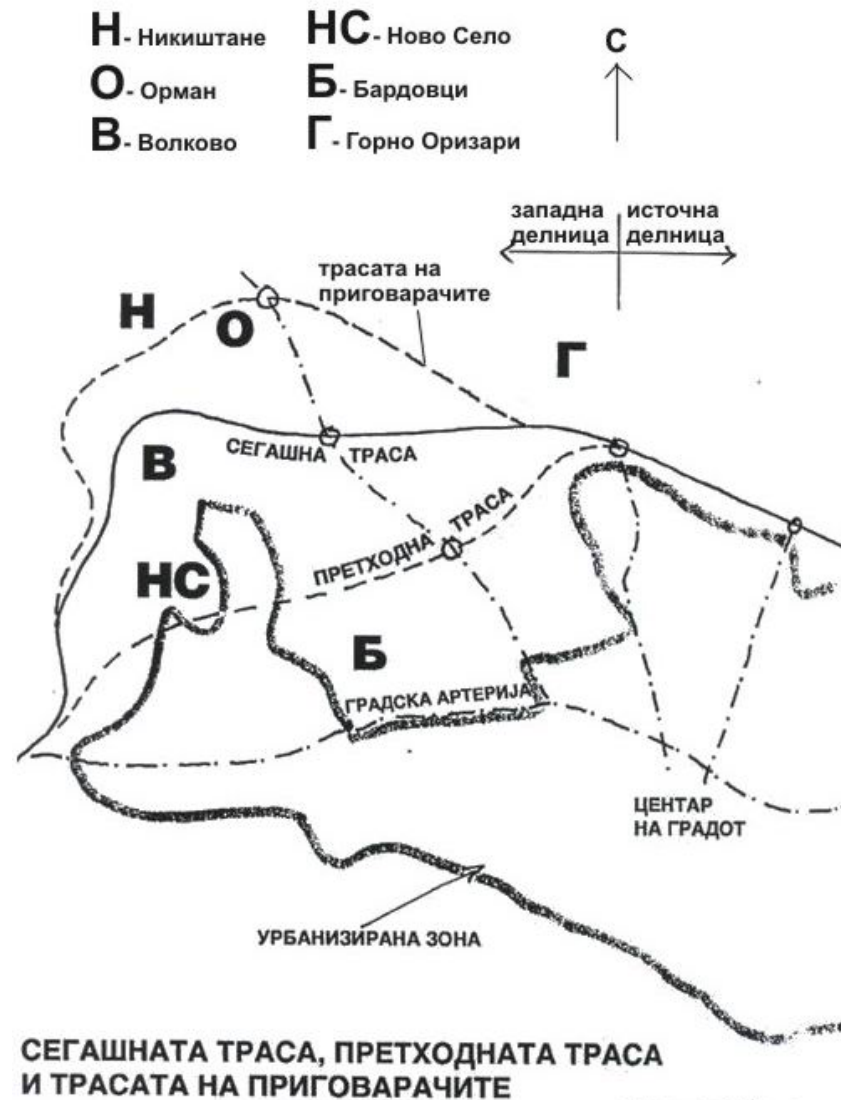
**Без промената, Владата и ЕБОР не треба да го разгледуваат заемот за изградба на автопатот.**

## 7. Анекси

- Анекс 1. Мапи на трасите
- Анекс 2. Флора и фауна во близина на Волково
- Анекс 3. Локација на црквите и на гробиштата
- Анекс 4. Користено земјиште
- Анекс 5. Писмо од НВО
- Анекс 6. Основно училиште
- Анекс 7. Анализа на трошоци

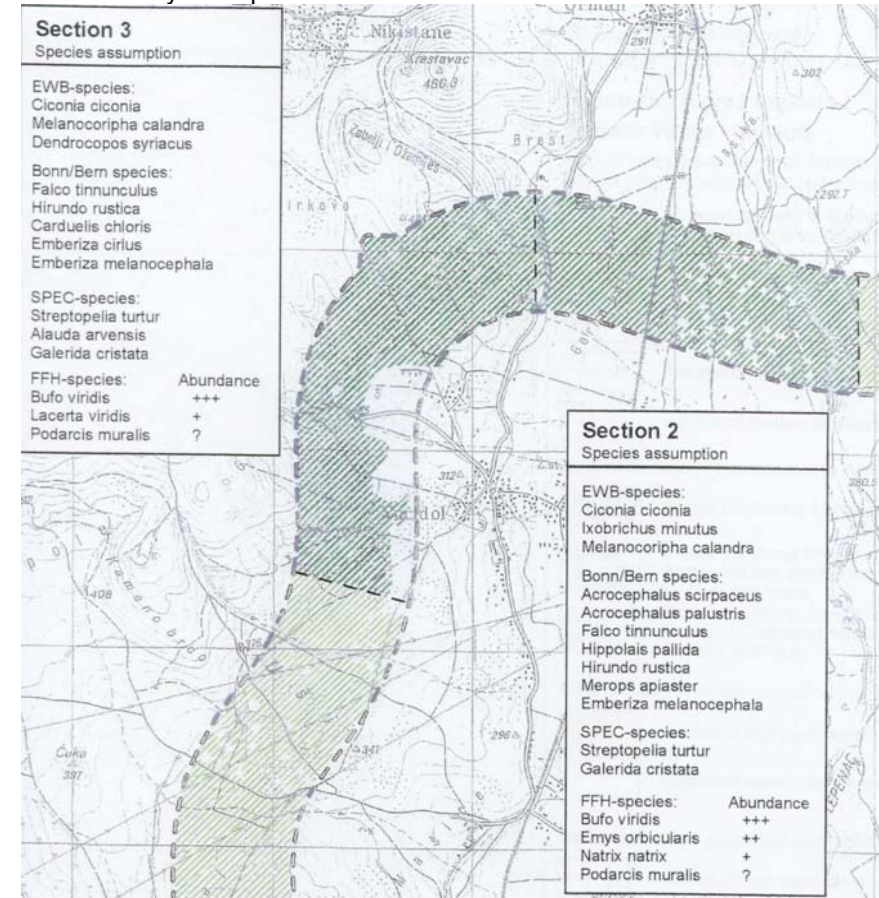
**Анекс 1. Мапа на трасите**

(Независен извештај, август 2002 година)

**ЦРТЕЖ 1****Анекс 2. Флора и фауна во близина на Волково**

(Студија за процена на влијанието врз животната средина, јануари 2002 година)

Слика 1. Фауна во регионот на Волково



Легенда:

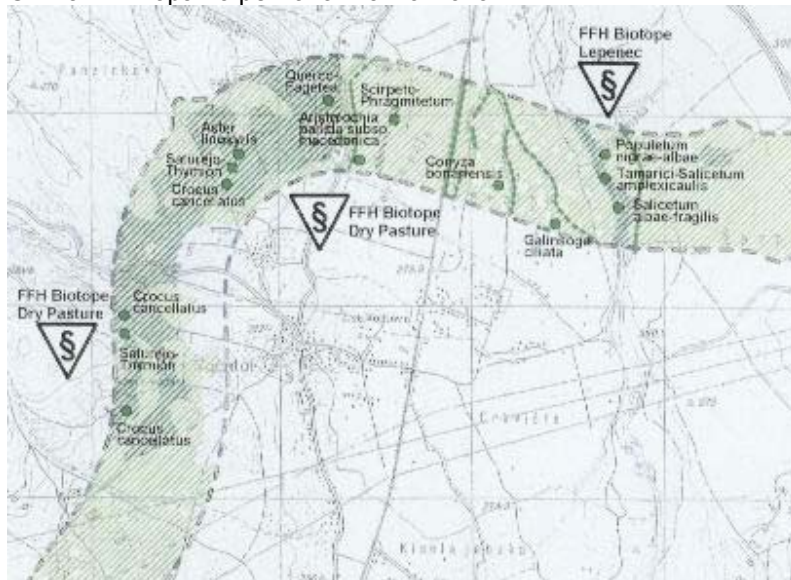


Хабитати со висок структурален диверзитет и богатство на видови заштитени со Европски директиви: FFH, EWB.

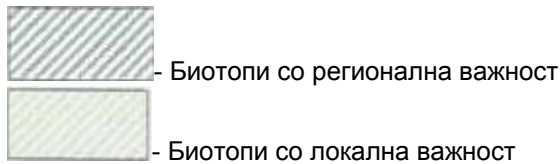


Хабитати со локална важност

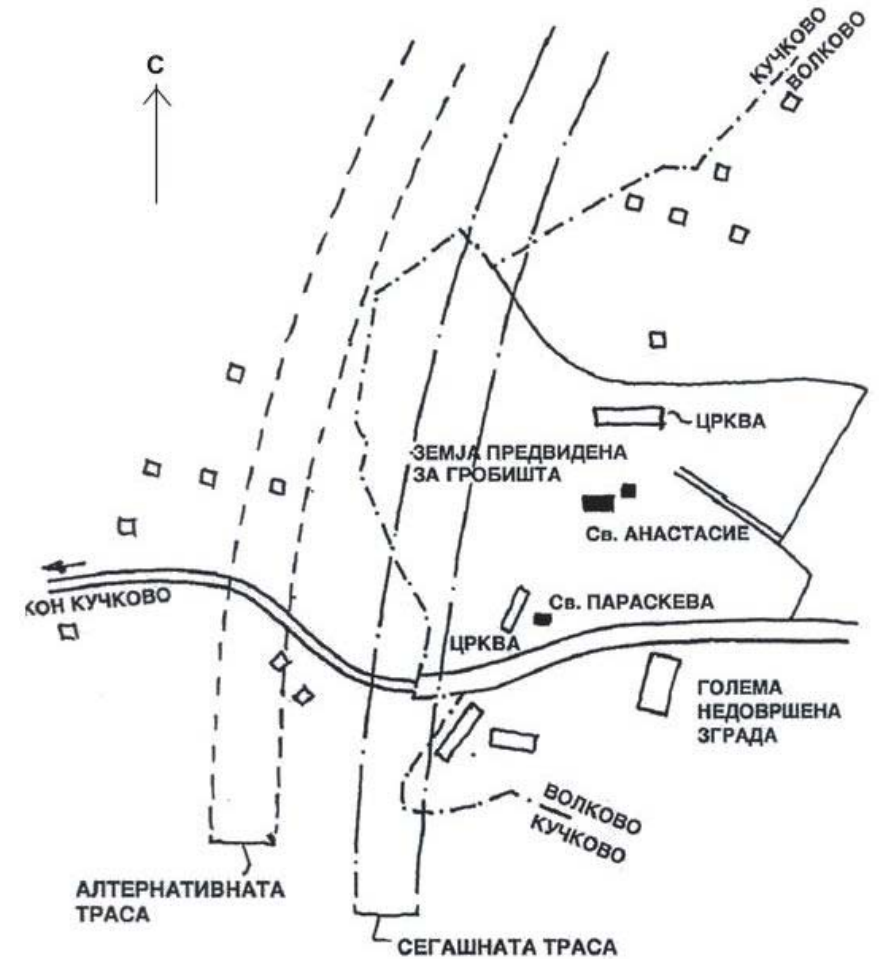
Слика 2. Флора во регионот на Волково



Легенда:



**Анекс 3. Локација на црквата и гробиштата**  
(Независен извештај, август 2002 година)

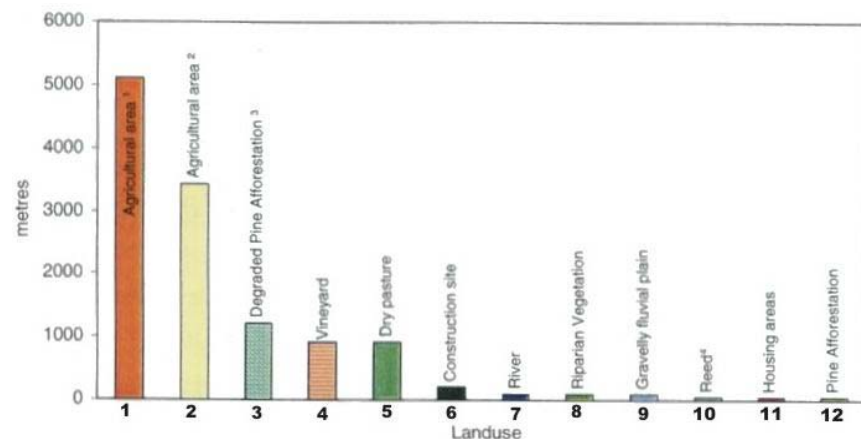


ПЛАН НА ЦРКВИ - ВОЛКОВО

ЦРТЕЖ 3

## Анекс 4. Користено земјиште

(Студија за процена на влијанието врз животната средина, јануари 2002 година)



### Легенда:

- 1 Земјиште- сиромашна структурна разновидност (интензивна агрикултура)
- 2 Земјиште- висока структурна разновидност
- 3 Деградирана борова шума на речните брегови
- 4 Лозје
- 5 Суви пасишта
- 6 Место на изградба
- 7 Река
- 8 Вегетација покрај река
- 9 Флувијални рамнини
- 10 Трска со суви пасишта пропратени со суб-медитерански ниски шуми
- 11 Населени површини
- 12 Борова шума

## Анекс 5. Писмо од НВО

### До: Фондот за магистрални и регионални патишта на Република Македонија

**Предмет:** Јавен состанок за проектот „Северна обиколница на Скопје“

Почитуван Г-не Спасовски,

Ви го пишуваме ова писмо за да Ви ги презентираме нашите предлози за јавниот состанок кој ќе го организирате на 16ти април 2002 година.

1. Би сакале да Ви предложиме одржување на информативен состанок со невладините организации и еколошки друштва најмалку една недела пред одржувањето на јавниот состанок. Цел на овој состанок е да се овозможи подобро запознавање на невладините организации со самиот процес, односно со процедурите и текот на јавниот состанок.
2. За подобро и масовно информирање на населението предлагаме изработка и дистрибуција на постер кој ќе ги содржи сите информации за јавниот состанок. Исто така очекуваме целиот процес да биде објавен и во електронските медиуми во најскоро време, како и што беше неодамна најавено од Ваша страна.
3. Предлагаме состанокот да започне во 16:00 часот а не во 10:00 часот како што беше објавено во огласите. Истото го предлагаме од причини што состанокот ќе се одржи во работен ден (вторник) и возможна е слаба посетеност поради неможноста на заинтересираните странки да присуствуваат во работно време.
4. Здружението на граѓани Проактива ќе присуствува на јавниот состанок со неколку свои членови. Би сакале да Ве замолиме за простор во текот на состанокот за членовите да извршат презентација на проектот од свој аспект. Презентацијата ќе биде поткрепена со слики и од тие причини би Ви биле благодарни доколку ни овозможите користење на графоскоп или ЛЦД панел, или видео бим за потребите на презентацијата. Презентацијата не би траела подолго од 30 минути.
5. На состанокот пожелно би било присуство на квалификуван, независен фацитатор, односно личност која би го водела

состанокот и потпомагала дијалогот меѓу страните. Ви го предлагаме Г-нот Жарко Конески од Институтот за трајни заедници, Скопје.

6. Очекуваме пристапот кон состанокот да е слободен, односно да е овозможено масовно и слободно присуство на сите заинтересирани странки и медиуми без непотребни ограничувања и рестрикции.
7. На поставените прашања и коментари на состанокот треба да одговорите најдоцна 30 дена од нивното поставување (односно не повеќе од 1 месец по јавниот состанок). Доколку Ви е потребно повеќе време за одговарањето на истите, тогаш треба да ги известите сите оние кои ги поставиле прашањата за точниот датум кога ќе им биде одговорено на нивните прашања и коментари.

Овие предлози ги доставуваме до Вас со намера да Ви го олесниме организирањето и текот на јавниот состанок. Доколку имате коментари на нашите предлози слободно контактирајте не за да ги разгледаме истите.

Се надеваме на успешен и плоден состанок, и како резултат, одржлива и прифатлива обиколница за градот.

Искрено,

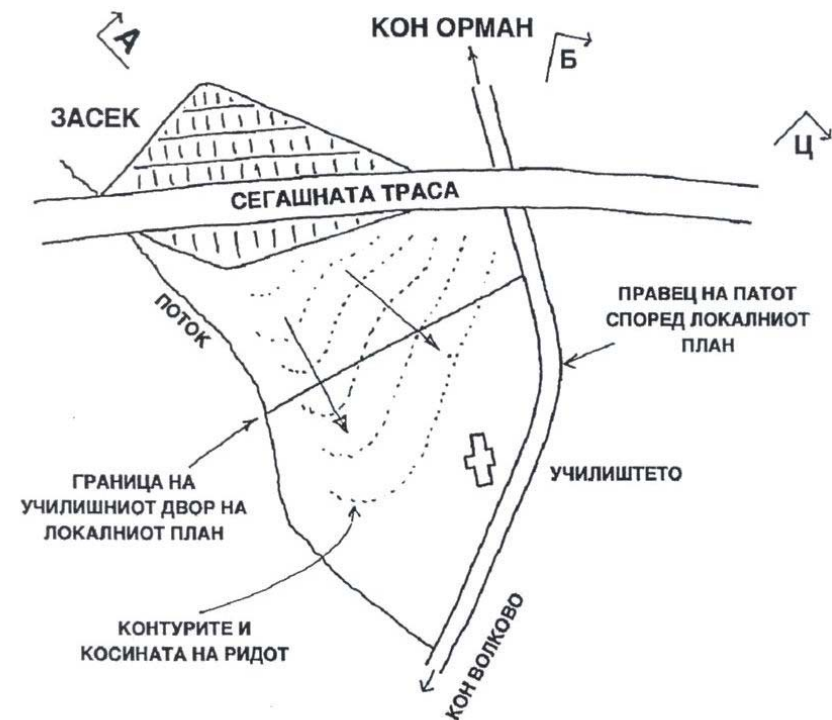
Чоловиќ Ана

Скопје,

2 април, 2002 година.

## Анекс 6. Основно училиште

(Независен извештај, август 2002 година)



УЧИЛИШТЕТО "ЈОАКИМ КРЧОСКИ"

ЦРТЕЖ 6

## **Анекс 7. Анализа на трошоци**

### **До: Фонд за магистрални и регионални патишта на Република Македонија**

До Генералниот Директор

Почитуван Г-не Усеини,

Ви пишуваме во врска со проектот „Северна обиколка на Скопје“ и документите поврзани со него.

Имено, би сакале да побараме пристап кон следните документи:

- Техничка анализа на можните варијанти
- Коментарите од техничкиот инженер (проектант) во врска со трошоците за тунелирање на трасата низ карпа и засеците во карпа
- Анализа, проценка и споредба на трошоците на разгледуваните траси.

Се надеваме дека ќе ни излезете во пресрет и дека наведените документи ќе може да ги погледнеме во понеделник, на 14ти април, 2003 година.

Однапред благодарам,

Ана Чоловиќ,  
Еко-свест  
Скопје

Скопје,  
11 април, 2003 година

### **До: Фонд за магистрални и регионални патишта на Република Македонија**

До Генералниот Директор

Почитуван Г-не Усеини,

Би Ве замолиле писмено да не известите за Вашата одлука за достапност на документите кои ги побаравме на ден 11 април, 2003 година во врска со Обиколниот пат на Скопје.

Вашето писмо можете да го доставите преку факс: 02 370 779 или пошта, на адреса Козара 68/3-9, Скопје.

Со почит,

Ана Чоловиќ,  
Еко-свест, Скопје

17.04.2003